

# 積荷保險에 있어서 保險者의 免責危險에 관한 研究

김 형 근\*

## A Study on the Insurer's Excluded Risks in Cargo Insurance

*Hyeang Geun, Gim*

〈目 次〉

Abstract

第 I 章 序 論

第 II 章 海上保險契約과 保險者의 危險負  
擔條件

1. 海上保險契約의 概念
2. 海上保險契約의 性質
3. 保險者의 危險負擔條件

第 III 章 保險者의 擔保危險과 免責危險

1. 擔保危險
2. 免責危險

第 IV 章 保險者의 免責危險에 관한 理論的  
考察

1. 免責의 根據와 免責條項
2. 免責危險設定의 方法

3. 法定免責事由와 約定免責事由

4. 免責危險과 學證責任

第 V 章 海上積荷保險에 있어서의 保險  
條件

1. 舊協會積荷約款의 保險條件
2. 新協會積荷約款의 保險條件

第 VI 章 新協會積荷約款上의 免責危險

1. 保險者의 免責危險
2. 新·舊協會積荷約款上의 免責危  
險의 差異點
3. 免責危險約款의 解釋에 관한 問題  
點

第 VII 章 結 論

參考文獻

### Abstract

The marine cargo insurance compensates the cargo losses that happened during navigation. At the early days of the marine insurance, the insurer inclusively covered all risks that happened during navigation. But since the feature of the risks have been changed due to the development of the shipbuilding technique and commerce, the insurer could not bear all of the perils inclusively. So, the insurer have taken the limi-

\* 正會員, 木浦海洋專門大學

tation of the risks insured and the losses paid by exclusion clauses.

Therefore, the purpose of this paper is to compare the exclusion clauses in the new Institute Cargo Clause (hereafter I.C.C.) with those in the former I.C.C. (All Risks, F.P.A., W.A.) and to make clear the scope of insurer's liability through the theoretical interpretation, clarification of various excluded risks in laws and clauses relating to marine cargo insurance.

From what I mentioned above, I conclude that through continued study on the exclusions in the new I.C.C., we should organize and establish a system which will satisfy both underwriters and the assured in making the application and the effectiveness equal for each party.

## 第 I 章 序 論

海上保險法이나 海上保險約款에 있는 각종의 規定은 去來의 通念을 基礎로 하여 定해지는데, 이러한 去來의 通念은 역사적으로 培養된 것이고 또 그에 따라 해명되는 경우가 많다.

一般的으로 貿易商品에 대한 積荷保險市場에서는 우리나라를 包含하여, 세계의 거의 모든 나라가 英國의 保險證券과 約款을 利用하고 있으며, 그 文言의 解釋도 英國의 法律과 慣習에 따르고 있다.

그런데 英國의 런던保險市場에서는 1982년 부터, 과거 200년 이상 세계의 海上保險市場에서 保險證券 樣式의 標準이 되어 오던 Lloyd's S.G. Policy 樣式을 폐기하고 새로운 保險證券樣式을 制定하였다. 이에 따라 協會積荷約款(Institute Cargo Clause : 以下 I.C.C.라 한다)도 새로이 改正되게 되었다. 한편 우리나라의 海上保險市場에서도 1983년 3월 1일 부터 新·舊保險證券과 約款을 併用하고 있지만, 아직까지 대부분의 保險契約에서 종래의 S.G.Form과 舊約款을 利用하고 있고, 新樣式과 約款의 利用率은 극히 미미한 실정이다.<sup>1)</sup>

海上保險에 適用되는 約款은 수많은 判例들에 의해 변화되면서 法律의 解釋을 부여받은 것이므로 使用期間이 얼마 안되는 새로운 約款에 대해서 解釋上의 論難이 있으리란 것은 쉽게 예상할 수 있으며, 실제로도 學者들간에 解釋이 區區하

다.

따라서 本 研究에서는 積荷保險市場에서 去來의 실질적인 內容을 이루는 保險者의 損害補償責任範圍를 명확히 하기 위하여 保險者의 免責危險에 관하여 新·舊協會積荷約款을 비교, 검토하여 그 理論的 解釋과 相互關係를 정리하고자 한다.

## 第 II 章 海上保險契約과 保險者의 危險負擔條件

### 1. 海上保險契約의 概念

海上保險契約은 英國海上保險法(Marine Insurance Act : 이하 M.I.A.라 한다) 第1條(海上保險에 대한 定義)에 잘 나타나 있는 바와 같이 保險者가 合意된 方法과 範圍에서 海上事業에 附隨하여 發生하는 海上損害(the losses incident to marine adventure)를 被保險者에게 補償할 것을 確約하는 契約이다.

그리고 우리나라 商法 第638條에서도 保險契約에 관하여 다음과 같이 規定하고 있다.

「保險契約은 當事者의 一方이 約定한 保險料를 지급하고 상대방의 재산 또는 생명이나 신체에 관하여 不確定한 事故가 生길 경우에 일정한 保險金額 기타의 급여를 지급할 것을 約定함으로써 效力이 생긴다.」

또한 商法 第693條에는 海上保險에 관하여 “海上保險契約의 保險者는 航海에 관한<sup>1)</sup> 事故로 인

1) 李時煥, 積荷保險者의 免責危險, 保險學會誌 第31輯, 韓國保險學會, 1988, p. 210

1) 여기서 「航海에 관한」이라는 制限의 文句의 「航海」는 適法한 海上事業(lawful marine adventure)을 위한 航海라고 解釋하여야 된다고 여겨짐.

하여 생길 損害를 補償할 責任이 있다.”라고 規定하고 있다.

그리고 保險契約의 當事者로서 保險者는 航海에 起因하거나 附隨하는 危險(the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea : M.I.A. 第3條)으로 인하여 發生한 被保險者의 損害에 대하여 保險金支給義務가 있으며 保險契約者에게는 保險者에 대한 保險料 지급 의무가 있다. 따라서 이러한 것들을 종합하여 볼 때, 海上保險契約이란 社會經濟制度로서의 海上保險制度를 運用하는 者와 그것에 加入하는 者 사이에 相互 權利義務關係를 구성하기 위한 法的 手段의 機能을 갖고 있다고 볼 수 있다.

## 2. 海上保險契約의 性質

### 1) 不要式의 諾成契約

保險契約은 特別한 方式이 必要없이 契約當事者 사이의 意思表示의 合致만으로 成立이 可能하므로 不要式의 諾成契約이다. 그리고 保險證券의 발행은 契約當事者의 편의에 따른 것이며, 保險契約의 成立條件이 되는 것은 아니다. 그러나 實務에 있어서 保險契約을 締結할 경우에는 事전에 保險者가 인쇄하여 둔 保險契約書를 利用하며, 契約의 成立과 동시에 保險證券을 교부하는 것이 一般의인데 이것은 契約의 成立과는 하등의 關係가 없다.<sup>2)</sup>

### 2) 有償의 雙務契約

保險契約은 當事者의 一方이 契約上의 우연한 保險事故가 發生한 경우에 損害를 補償할 것을 약속하고, 保險契約者가 이에 대하여 保險料를 지급할 것을 약속하는 有償契約이며, 保險者의 保險事故 發生時의 不確定한 保險金 지급 업무는 保險契約者의 給付義務와 對價關係에서 法律上의 拘束을 받는 雙務契約이다.<sup>3)</sup>

### 3) 最大善意의 契約

M.I.A. 第17條에는 “海上保險契約은 最高의 信義에 의한 契約이며, 當事者의 一方이 最高의 信義를 준수하지 않을 경우에는 他方은 이 契約을 取消할 수 있다”라고 規定하고 있는데, 이는 保險契約이 善意(good faith) 또는 最大信義(Utmost good faith)에 基礎를 둔 契約이라는 뜻으로서 沿革的으로는 保險契約의 도박화를 防止하기 위한 데서 비롯된 것이다.<sup>4)</sup>

## 3. 保險者의 危險負擔條件

海上保險契約이 成立하기 위해서는 保險에 의하여 保護될 利益 즉 被保險利益(insurable interest)을 特定함과 동시에 이 利益을 滅失 또는 減少시키는 危險 즉 被保險危險을 特定하여야 한다.<sup>5)</sup>

한편 海上保險은 危險發生의 기회를 航海로 하고 있으며 危險發生의 장소를 海上으로 함을 原則으로 하는 保險이므로 海上保險契約에 있어서 保險者가 負擔하는 危險은 多樣하다. 그러므로 保險者는 어떤 方式으로 든지 負擔하는 危險을 特定하지 않으면 안되는데, 海上保險者가 負擔하는 危險을 定하는데 있어서 一切의 海上危險 또는 航海에 관한 一切의 事故를 負擔危險으로 規定하는 危險包括負擔方式 즉, 包括責任主義方式과 保險者가 負擔하는 危險을 法律의 條文 또는 保險契約에 列舉하고 이에 列舉되지 않은 危險에 대해서는 保險者가 負擔하지 않는 列舉危險負擔方式 즉, 列舉責任主義方式으로 大別할 수 있다.

### 1) 包括責任主義

包括責任主義下에서는 保險者가 모든 海上危險을 擔保하므로 保險契約에 예시된 個個의 危險의 定義를 명확히 하는 것보다 航海에 관한 事故의 意味를 명확히 하는 것이 중요하다.

包括責任主義의 유래는 冒險貸借에서 찾아 볼 수 있는데, 冒險貸借(bottomry)<sup>6)</sup>는 그리스, 로

2) 李時煥. 貿易保險論, 大旺社, 서울, p. 94

3) 鄭熙喆. 商法學原論(下). 博英社, 1981, p. 16

4) 李時煥. 前掲書 p. 94

5) 韓東湖. 海上保險要論, 博英社, 1980, p. 97

6) 모험대차는 船舶과 積荷를 동시에 저당하는 bottomry와 積荷만을 저당하는 respondentia의 두 가지가 있다. 葛城照三, 海上保險講義要綱, 早稻大學出版部, 1979, p. 5

마時代로 부터 地中海地方에서 행해지던 資本主와 冒險商人과의 條件附 消費貸借이다.<sup>7)</sup> 이 貸借은 돈을 빌린 船主 또는 荷主가 航海가 무사히 수행되면 元金과 利子를 붙여 상환하나 혹시 海難, 海賊등의 海上事故로 인하여 全損이 될 때에는 元利금을 상환하지 않아도 되는 條件附의 貸借이다.

이와 같이 冒險貸借은 融資와 保險負擔의 두가지 機能을 가지고 있는데 이 두가지 機能가운데 危險負擔機能만이 海上保險으로 轉化하게 되었다.<sup>8)</sup> 이처럼 資本主인 保險者는 海上保險 創生期부터 危險을 包括적으로 負擔하고 있었음을 말해 주고 있는 것이다. 그러나 14世紀 이탈리아의 商業都市에서 生成된 包括負擔方式의 海上保險이 保險經營과 조선기술의 발달로 保險者의 負擔이 過重하다는 것을 인식하게 되었다. 이로서, 保險者는 免責約款을 使用하여 危險負擔責任이나 損害填擔責任을 制限하고 保險料의 증·감을 도모하기에 이르렀다.<sup>9)</sup>

따라서 船舶이 大型化되고 그것에 積載되는 貨物의 大量化에 의해서 擔保危險이 巨大化해진 오늘날에 있어서도 免責約款을 活用함으로써 包括責任主義가 存在할 意義를 갖게 되었다.

## 2) 列舉責任主義

列舉危險負擔方式은 保險證券에 列舉된 危險만을 擔保하는 方式이다. 현재 列舉責任主義를 採擇하고 있는 英國海上保險은 地中海時代의 이탈리아 海上保險에서 도입되었다. 그래서 초기의 英國의 海上保險約款은 大陸法系와 같은 包括責任主義였다.

그런데 19世紀 初부터 危險約款의 一般의 使用, 近因主義 등을 도입함으로써 Perils of the seas의 概念이 變化하여 極히 制限的으로 解釋하게 되었다. 옛날에는 Perils of the seas가 海上에서 發生하는 一切의 事故를 意味한 것이었으나 오늘날에는 人爲的 힘이 전혀 介在되지 않은 不可抗力 즉 自然의 事故(immediate act of God)를 들어 perils of the seas라 하고 있다. 예를 들면 風波의 습격, 落雷, 坐礁 등이 이에 속한다. 그래서 保險者는 近因原則의 適用과 免責約款을 使用함으로써 補償責任에 있어 명확한 列舉危險의 概念規定이 必要하게 되어 perils of the seas도 海上一般의 危險에서 海上固有危險이라는 意味로 바뀌었다.

이와같은 制限의 解釋과 總括文言의 解釋에 同種制限의 原則<sup>10)</sup>(Principle of ejusdem generis : ejusdm generis : ejusdem generis rule)이 適用됨으로써 英國에서는 海上保險者의 危險負擔原則이 包括責任主義에서 列舉責任主義로 變하게 되었다.

이 原則이 最初로 適用된 訴訟사건은 1816年の Cullen V. Butler 事件이다.<sup>11)</sup> 이 事件의 內容은 英國船舶이 다른 自國船舶을 敵船으로 잘못 알고 砲擊을 가하여 沈没시킨 것이었다. 同 事件에서 Lord Ellenborough는 이것이 特別히 列舉된 危險은 아니지만 이와 同種의 危險으로 볼 수 있기 때문에 海上固有의 危險에 包含시킬 수 있다고 判示하였다.<sup>12)</sup>

이 事件 以後 同種制限의 原則이 總括的 文言의 解釋原則으로 널리 認定됨에 따라 1906年 M.I. A. 第1附則에 있는 保險證券 解釋規則(Rules for

7) Victor Dover, A handbook to marine Insurance, London, Witherby & Co. Ltd, 1975, p. 4

8) 李時煥, 貿易保險論, 大旺社, 1987, p. 87

9) 龜井利明, マリン, リスクマネジメントと保險制度, 千倉書房, 1982, p. 81

10) 同種制限의 原則(Principle of ejusdem generis : ejusdem generis rule)이란 總括的 文言(general or sweeping words or phrase)을 文字 그대로 網羅的으로 解釋하지 않고, 總括的 文言에 先行하는 具體的인 列舉危險과 同一種類의 危險으로서 列舉에서 漏落된 危險에 限하여 包括한다고 하는 解釋原則이다.

11) Frederick, Templeman, Marine Insurance-Its principle and practice, 5th ed., London : Macdonald and Evans, 1981, p. 129

12) 判決文의 內容은 E.R. Ivamy, Hardy, marine Insurance, 3rd ed., London : Butterworths, 1979, p. 184

Construction of Policy : 以下 R.C.P.라 한다)에 規定<sup>13)</sup>되고 있다.<sup>14)</sup> 이와 같이 總括的 文言이 列舉된 危險과 同種의 危險만을 擔保하고 있는 것은 곧 總括的 文言이 列舉된 危險과 同種의 危險만을 擔保하고 있는 것은 곧 列舉責任主義를 採擇한 것이라 할 수 있다. 列舉責任主義下에서는 列舉된 危險만을 保險者가 擔保하기 때문에 列舉된 各各의 危險의 意義를 明確히 할 必要가 있다.<sup>15)</sup>

그러나 英國에서는 第1次 世界大戰부터 危險의 追加擔保가 이루어지게 되었으며, 第2次 世界大戰 後 1951년에는 All Risks約款이 制定되어 事實上 두 가지 方法을 併用하고 있는 것이다.

이상에서 살펴 본 바로는 保險者側에서 보면 모든 危險을 擔保하는 包括責任主義보다는 列舉된 危險만을 擔保하는 列舉責任主義가 유리한 것을 알 수 있다.

그렇지만 各國이 立法上 어느 한 가지 方法을 原則으로 採用하고 있다고 하더라도 實務上으로는 一般的으로 두 가지 方法을 併用하고 있는 것을 알 수 있다. 예를 들면 우리나라에서는 商法上 包括責任主義를 採用하고 있지만, 실제의 海上保險契約에 있어서는 保險者의 擔保危險을 列舉하고 있는 I.C.C.(B)와 I.C.C.(C)를 使用함으로써 列舉責任主義도 採用하고 있으며, 英國에서도 앞서 言及한 것처럼 包括責任主義를 함께 使用하고 있는 것이다.<sup>16)</sup>

### 第三章 保險者의 擔保危險과 免責危險

#### 1. 擔保危險

擔保危險이란 그 危險으로 인하여 發生하는 損

害에 대해서 保險者가 補償할 것을 特定한 危險을 뜻한다. 따라서 어떠한 事故로 인하여 發生한 損害가 保險者로 부터 補償받기 위해서는 반드시 擔保危險이 존재하여야 하며, 保險者는 이 保險危險으로 인하여 發生한 損害에 대해서 補償責任을 負擔하게 된다.

또한 이 擔保危險의 發生原因과 發生한 事情은 別個의 問題로 취급 되어진다. 예컨대 火災를 擔保危險으로 明示한 경우에는 火災가 發生하였고, 그 火災로 인하여 損害가 發生하였다는 事實만이 중요하며, 火災가 爆發로 인하여 發生하였거나 地震, 落雷등 기타의 原因으로 인하여 發生하였거나 간에 火災의 原因은 중요하지 않다. 즉, 火災發生의 事實이 존재하고 火災로 인하여 損害가 發生한 경우에 保險者는 火災의 原因과 關係없이 補償責任을 負擔한다. 그러나 실제에 있어서는 特定한 경우를 免責危險으로 인정하고 있으며, 이와 같은 免責危險으로 인하여 發生한 損害에 대해서 保險者의 報償責任을 免除해 주는 制限이 一般化 되어있다.

그러므로 火災發生의 原因에 의해서 保險者가 補償責任을 負擔하는 火災損害와 負擔하지 않는 火災損害의 구별이 생긴다. 따라서 擔保危險으로 인정된 火災로 인한 損害가 發生하였다는 事實만으로 그 損害에 대해 保險者가 補償責任을 負擔해야 한다고 단정할 수 없으며, 다만 火災의 原因이 별도로 特定된 免責危險이 아니라는 것이 立證된 경우에만 비로소 保險者는 그 損害에 대해 補償責任을 負擔하게 된다.

결국 危險에 대한 制限이 없는 경우에 擔保危險이 發生原因에 관한 問題는 保險者의 補償責任有無에 영향을 미치지 못한다.<sup>1)</sup>

13) R.C.P. 第12條 : The term "all other perils" inculudes only perils similar in kind to the perils specifically mentioned in the policy.

14) 李時煥. 積荷保險者의 危險負擔에 관한 研究-1982年 改正 新協會積荷約款을 중심으로-, 中央大學校 大學院 博士學位論文, 1984, p. 30

15) 龜井利明. 海上保險證券免責條項論, 東京: 保險研究所, 1961, p. 36

16) 李在卜. 新積荷保險契約의 危險免責에 관한 研究, 成均館大學校 經營行政大學院, 碩士學位論文, 1983, p. 25

1) Gordon v. Remington(1807) 事件에 있어서 Ellenborough 卿은 火災는 保險者가 被保險者에 대하여 擔保하는 것을 條件으로 인수한 擔保危險의 一種으로써, 保險證券에 明示되어 왔다. 船舶이 火災로 인하여 滅失된 경우 그 火災가 通常의 우발적 事故에 起因하든 낙뢰에 起因하든 또는 국가에 대한 의무대행을 위한 行爲에 起因하든지를 불문한다고 기술하고 있다.

J. Kenneth Goodacre, Marine Insurance claims, London : Witherby & Co. Ltd., 1981. pp. 112-113

## 2. 免責危險

免責危險이란 그 危險으로 인하여 發生한 損害에 대해서 保險者의 補償責任을 免除하기로 規定한 危險으로서 保險者의 補償責任에 관한 範圍를 限定하는 效果를 지닌다. 즉 어떠한 危險을 免責危險으로 規定하지 않았더라면 保險者가 당연히 補償責任을 擔保해야 할 損害에 대한 補償責任을 免除해 주는 것이다. 예컨대 船員의 惡行(barratry of the Master and Mariners)에 起因한 船舶이 水雷와 接觸하여 損害를 입은 경우, 船員의 惡行은 擔保危險으로써 保險證券이 危險條項에 列擧되어 있지만 水雷가 捕獲拿捕不擔保約款(F.C. & S.clause)에 의해 免責危險으로 인정되어 있다. 따라서 保險者는 이 損害에 대해서 補償責任을 負擔하지 아니한다.<sup>2)</sup>

이 意味는 船員의 惡行을 免責危險으로 인정한 것이 아니라 船員의 惡行을 原因으로 하여 發生하는 事故 중에서 水雷와 接觸하는 危險이 保險者의 負擔에서 除外된 것에 불과하며, 船員의 惡行 자체가 여전히 擔保危險인 것이다. 또한 戰爭危險으로 인하여 保險의 目的에 火災가 發生하였지만 戰爭危險을 免責危險으로 特定한 경우 이 損害에 대해서 保險者는 補償責任을 擔保하지 않게 된다. 이러한 경우는 海上固有의 危險으로 인한 損害에 대해서도 마찬가지로 適用된다.<sup>3)</sup>

## 第IV章 保險者의 免責危險에 관한 理論的 考察

### 1. 免責의 根據와 免責條項

海上保險者의 免責의 根據는 危險同質化의 原則 및 保險經營可能의 限界에 있다.<sup>1)</sup>

海上保險은 원래 一切의 海上危險을 擔保하는 것을 前提로 하여 왔으나, 오늘날에는 그것이 不

可能하게 되었다. 그리하여 오늘날 保險經營의 技術上 保險이 곤란한 危險은 免責條項의 形式으로 除外되도록 하고 있어 保險經營可能의 限界를 찾게 되었다.

여기서 危險免責과 保險經營可能의 限界와의 關係를 살펴보면, 먼저 保險經營可能의 範圍를 制約하는 첫번째 要因은 危險의 測定이 可能해야 한다는 것이다. 만일 危險의 測定이 不可能하면 合理的 保險料를 算定할 수 없고, 따라서 收支均等의 原則을 適用할 수가 없으므로 保險이 成立될 수 없기 때문이다. 그러므로 海上保險에서는 危險測定이 不可能한 危險引受를 排除하기 위해서 免責으로 保險者의 責任制限을 하지 않으면 안된다.

한편, 危險의 測定은 可能하더라도 그 危險의 性質上 保險者가 擔保할 수 없는 事項이 있다. 이러한 事項에 대하여도 保險經營의 可能을 확보하기 위하여 保險者에게 免責을 허용할 必要가 있다.

그러므로 保險契約上의 免責을 허용하고 있는 것은 保險契約을 可能케 하는 前提로서 危險同質化의 原則에 根據하고 있으며, 또한 法이 保險者의 免責을 規定하고 있는 것은 保險政策的인 理由 또는 衡平의 觀念에서 일정한 경우에 保險者를 保護함으로써 保險事業을 育成하고자 하는 目的이 있다고 볼 수 있다.

免責條項은 결국 合理的인 保險經營을 위하여 危險測定을 可能케 하고 保險者가 負擔할 수 없는 危險을 明示의으로 排除시키기 위하여 설정된 規定이라 하겠다.

### 2. 免責危險設定의 方法

免責危險設定의 경우도 原因形態의 危險을 免責危險으로 하는 方法, 事故形態의 危險을 免責

2) 여기서 뜻하는 保險證券은 Lloyd's S. G. Policy를 뜻하며, F. C. & S. Clause는 그 證券上에 있는 이태릭 書體條項中の 하나이다.

3) R. J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance : its Principles and Practice, London : macdonald and Evans Ltd., 1981, pp. 168-194.

1) 龜井利明. 海上保險證券 明責條項論, 東京 : 保險研究所, 1961, pp. 8-9

危險으로 하는 方法 및 損害形態의 危險을 免責危險으로 하는 方法이 있다.<sup>2)</sup>

免責의 경우도 擔保의 경우와 같은 原則으로, 原因形態의 危險을 免責危險으로 하는 것은 事故의 原因이 되는 危險을 들어 그것에 起因하는 모든 損害에 대한 補償責任을 면하기 위한 것으로, 擔保危險을 免責危險으로 轉換하는 수도 있고, 非擔保危險을 免責危險으로 轉換하는 경우도 있다. F.C & S. Clause 중의 捕獲, 拿捕, 逮捕, 海賊 등은 前者의 예이며, 敵對行爲, 內亂, 革命, 謀叛 등은 後者의 예이다. 이 條項은 戰爭危險 및 전쟁유사危險을 免責하려는 것으로 捕獲, 拿捕의 危險을 免責하기 위하여는 保險證券의 危險條項에 擔保危險으로 列擧되어 있는 捕獲, 拿捕를 削除 또는 抹消하는 것만으로는 충분하지 못하고 이들에 起因하는 損害에 관해 補償의 責任을 면할 수 있도록 免責危險으로 轉換시키는 것이 必要하다. 海賊危險을 危險條項에서 削除하면 海賊은 非擔保危險이 되어 海賊에 의한 破壞(非擔保危險)損害에 대하여는 補償責任을 면하지만, 海賊의 방화에 의한 火災損害가 發生되는 경우는 補償의 責任을 면할 수가 없어 海賊危險에 대한 免責효과가 發生되지 않는다.

海賊에 의한 一切의 損害에 대하여 補償責任을 면하기 위하여는 海賊을 非擔保危險으로 하기보다는 免責危險으로 轉換시켜야 한다. 戰爭危險 또는 戰爭유사危險에 의한 損害를 免責시키기 위하여는 危險條項에 列擧되어 있지 않은 非擔保危險인 敵對行爲, 內亂, 革命 등과 같은 責任에서 排除코자 하는 危險을 免責危險에 特定해 두지 않으면 內亂 등으로 부터 火災, 坐礁 등의 損害가 發生되는 경우 損害補償의 責任을 면할 수가 없다.<sup>3)</sup> 原因形態의 危險을 免責危險으로 하는 것은 이 原因形態로 부터 發生되는 모든 種類의 事故

를 包括적으로 免責하는 것이다. 危險에 의하여 發生된 事故가 火災, 坐礁, 沈沒 등과 같이 危險條項에 擔保危險으로 列擧된 것이라고 免責이 된다. 免責條項은 擔保危險의 效果를 排除하려는 目的으로 설정되고 있기 때문이다.

事故形態의 危險을 免責危險으로 하는 方法은 特定の 事故를 免責危險으로 정해서 그 事故를 야기시킨 原因 또는 事故의 結果인 損害에 形態에 구애받지 않고 填補의 責任을 면한다. 觸雷危險을 免責危險으로 정한 경우 擔保危險인 船員의 惡行에 의하여 觸雷되더라도 또 觸雷에 의하여 火災가 발생되더라도 야기된 損害를 補償하지 않는다.

損害形態의 危險을 免責危險으로 설정하는 경우는 위의 두가지 경우와는 달리 여하한 原因 또는 事故에 起因한 損害形態의 危險을 免責하는 免責의 方法은 通常적으로 使用되지 않고 一般적으로는 「沈沒, 火災 …… 등에 의한 경우를 除外하고는 破損危險을 擔保하지 않는다.」라는 식의 限定的 免責方法이 使用된다.<sup>4)</sup>

### 3. 法定免責事由와 約定免責事由

#### 1) 法定免責事由

우리나라의 海上保險에 있어서 準據法으로서의 效力을 갖고 있는 英國의 M.I.A가 規定하고 있는 免責事項은 다음과 같다.<sup>5)</sup>

- ① 擔保違反(the breach of warranty)<sup>6)</sup> (第33條 3項)
- ② 船舶의 不堪航(Unseaworthiness of Ship)<sup>7)</sup> (第39條 5項)
- ③ 航海의 變更(Change of voyage) (第45條 2項)
- ④ 離路(deviation) (第46條 1項)

2) 木村治郎. 海上保險實務의 基本問題, 保險研究所, 1978, p. 24

3) Institute of London Under writers, Institute handbook on Marine Contracts, London, 1946, p. 53

4) 李殷燮. 海上貨物保險에 있어서 保險者의 免責에 관한 研究, 釜山大學校大學院 博士學位論文, 1987, p. 12

5) M. I. A.에 의하면 1-5번 까지의 免責은 “the insurer is discharged from liability……”로 規定된 廣義의 免責(以後免責)이고, 6-11까지의 免責은 “the insurer is liable for any loss proximately caused by”로 規定된 狹義의 免責規定이다.

6) 擔保違反의 效果는 契約의 無效, 契約의 解除, 以後免責등 여러가지 判例가 있는데 여기서는 以後免責의 規定이다.

7) M. I. A.의 默示擔保에는 船舶의 不堪航외에 適法擔保(warranty of legality) (M.I.A. 第41條)가 있다.

⑤ 航海의 遲延(delay in voyage) (第48條)

⑥ 被保險危險에 近因하지 않은 損害(loss which is not proximately caused by peril insured against) (第55條1項)

⑦ 被保險者의 故意的 不法行爲(the wilful misconduct of the assured)에 起因한 一切의 損害(第55條2項a號)

⑧ 遲延에 起因한 損害(loss proximately caused by delay) (第55條2項c號)

⑨ 固有의 瑕疵 또는 性質의 危險(inherent vice or nature) (第55條2項c號)

⑩ 通常의 自然消耗 漏損 및 破損(第55條2項c號)

⑪ 쥐나 벌레에 近因하여 發生한 一切의 損害(Any loss proximately caused by rats or vermin) (第55條2項c號)

2) 約定免責事由

앞에서도 간단히 言及한 바와 같이 海上保險에 是 英國의 法律이 準據法으로 適用되고 있어 事實上 우리나라 保險法은 適用될 餘지가 거의 없다.

法律에 規定된 免責危險은 별도로 다시 保險證券에 明示할 必要가 없으나 이를 명확히 하기 위해 同一한 內容을 約款上에 明示해 두는 것이 보통이다.

新I.C.C.에 規定된 各種 免責危險을 보면 다음과 같다.

① 被保險者의 故意的인 非行 (第4.1條)

② 通常의 漏損, 重量, 客積의 自然減小 및 自然消耗(第 4.2條)

③ 包裝 또는 準備의 不완전 또는 부적합 (第4.3條)

④ 固有의 瑕疵 또는 性質(第4.4條)

⑤ 遲延으로 인한 損害(第4.5條)

⑥ 運送人등의 破産 또는 財政上의 債務不履行 (第4.6條)

⑦ 原子核兵器 (第4.7條)

⑧ 故意的인 損傷 또는 破壞<sup>9)</sup> (第 4.7條)

⑨ 不堪航 및 不適合 (第5條)

⑩ 戰爭危險 (第6條)

⑪ 同盟罷業危險 (第7條)

4. 免責危險과 舉證責任

保險契約에 따른 事故로 인하여 損害가 發生되었을 때 保險當事者가 서로 상반된 立場에 놓이게 된다.

被保險者는 損害가 保險者의 擔保危險에 의해 發生되었다고 主張할 것이고 保險者는 自己의 免責危險에 의한 損害임을 主張하려 할 것이기 때문이다

이와 같은 保險事故의 事實을 證明하는 것을 舉證責任이라 하는데<sup>10)</sup> 이에 대한 一般原則으로서 “어떠한 事實을 立證해야 할 責任은 그것을 主張하는 사람에게 있다.”는 것이다.<sup>10)</sup>

이 原則은 海上保險의 契約에도 適用되는 것은 물론이다. 그러므로 被保險者가 損害補償을 請求하기 위해서는 그 損害가 保險者의 擔保危險에 의해서 發生했다는 것을 證明해야 하며<sup>11)</sup> 被保險者가 擔保危險에 의한 損害를 證明한 경우 損害補償을 拒否하기 위한 舉證責任은 保險者에게 있다.

그런데 이러한 舉證責任은 保險者의 危險負擔方式에 따라 약간씩 다르다.

包括責任主義에서는 一切의 危險을 保險者가 負擔하기 때문에 被保險者는 保險事故가 保險期

8) 이 條項은 新I.C.C.(B)와 (C)에 規定되어 있고 (A)에서는 除外되어 있다.

9) 龜井利明, 海上保險證券 免責條項論, 保險研究所, 1961, p. 116 舉證責任에 관한 一般原則은 舉證責任은 主張者가 負擔하고 否定者도 어떤 事實의 否定을 主張하는 위치에 處해 있을 때는 똑같이 主張者가 되는 것이므로 舉證責任을 갖기 때문에 올바른 定義라고 생각되지 않는다.

10) Victor Dover, A Hand book to Marine Insurance, 8th ed. London, witherby & Co., Ltd., 1975, p. 376(모든 경우에 있어서 不堪抗性を 立證하는 責任은 그것을 主張하는 사람에게 있다.)

11) York-Antwerp Rues(1974)는 共同海損의 舉證責任에 대하여 Rule E에서 클레임을 主張하는 側, 즉 損害補償을 請求하는 側에 舉證責任이 있음을 規定하고 있다. “Rule E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average”. 李相先 譯, 共同海損規則解說, 保險研修院, 1978, pp. 67-69



間中에 發生하였다는 事實만 證明하면 되고,<sup>12)</sup> 이에 대해 保險者는 補償責任을 拒否하기 위해서 그 損害가 免責危險으로 인하여 發生되었다는 反證을 必要로 한다.<sup>13)</sup>

결국 損害의 原因에 관한 舉證責任은 保險者에게 있는 것이다.

한편, 列舉責任主義下에서는 保險者는 保險約款의 危險條項에 列舉된 危險만을 負擔하기 때문에 被保險者는 損害發生의 被保險危險에 의해서 損害가 發生했다는 事實을 證明하지 않으면 안된다. 즉 被保險者側에 舉證責任이 있다는 것이 一般原則이다.

## 第V章 海上積荷保險에 있어서의 保險條件

### 1. 舊協會積荷約款의 保險條件

貿易契約上の 保險條件이란 物品의 海外運送中에 發生되는 危險으로부터 貿易品을 保護하기 위하여 貿易當事者들 사이에 締結되는 契約要素를 意味하며, 保險契約上の 保險條件의 意味는 保險者가 負擔하는 損害補償의 範圍를 나타내는 것으로서 그 통일적인 內容은 英國의 協會積荷約款<sup>1)</sup>과 特殊危險의 負擔約款에 표시되어 있다. 貿易去來에서 通常적으로 使用되는 保險條件은 分

損擔保(W.A.), 分損不擔保(F.P.A.)條件과 全危險擔保(All Risks)條件의 3가지가 있는데, 最近에 새로이 改正된 保險約款에서는 여러가지가 變更<sup>2)</sup>되었는데 그 가운데서도 특히 保險條件의 母體였던 免責率約款(Memorandum clause)<sup>3)</sup>이 削除되었다. 또한 舊協會約款의 基本條件이었던 F.P.A., W.A., All Risks의 3가지도 各各 (C) clause, (B) clause, (A) clause로 變更되었다. 이것을 간단히 表記하면 다음과 같다.

- 1 I.C.C.(All Risks)-I.C.C.(A)
- 2 I.C.C.(W.A)-I.C.C.(B)
- 3 I.C.C.(F.P.A.)-I.C.C.(C)

이와 같이 變更된 協會積荷約款의 內容은 크게 달라진 것이 없고, 단지 그 名稱을 단순화 시킨 것에 불과하다고 할 수 있다. 그러나 I.C.C.(A)는 舊約款의 All Risks 條件에 對應하는 概念으로 作成된 것으로 보이나 I.C.C.(B)와 (C)는 舊約款의 I.C.C(W.A) 및 (F.P.A.)를 완전히 廢止하기 새로이 만들어진 約款으로서 前者의 擔保範圍는 後者の 것에 비하여 커다란 差異가 있다.<sup>4)</sup>

#### 1) 分損不擔保(F.P.A.)條件

單獨海損에 속하는 損害는 保險者가 擔保하지 않는 것을 原則으로 하는 條件으로서 單獨海損不擔保하고도 하며, 國際海上保險의 通常의인 形態로 되어있어서 保險條件을 지정하지 않은 경우에

12) Templeman, Marine Insurance Its principles and practice, 5th ed., 1981, p. 123

13) 葛城照三, 海上保險講義要綱, 早稻田大學 出版部, 1978, pp. 49-50

1) 協會積荷約款(Institute Cargo Clause : I.C.C.)이란 英國의 런던 保險者協會(Institute of London Underwriter : ILU)에서 制定한 約款을 말하는데, 런던 保險者協會는 1884年6月5日 英國政府로 부터 設立認可를 얻어 發足되었으며, 런던의 主要한 海上保險회사들로 조직된 團體로서 相互協調와 共同行爲를 통해서 海上保險者의 利益을 擁護하고 海上保險事業의 발전을 도모하는데 그 設立目的이 있다.

2) 改正 保險約款의 要點은 ① 保險證券의 單純化, ② 海上固有의 危險(Perils of the sea)의 用語 削除, ③ 陸上運送時의 擔保條項明示, ④ 積荷. 戰爭約款 및 同盟罷業約款에 獨立性 부여 등이다.

3) Memorandum은 覺書 또는 注意書의 意味를 가진 것으로서, 이는 約款의 머리부분에 N. B.(Nota Bene, note Well)라고 쓰여 있는 것에서 연유한 것이다. 그 內容은 다음과 같다.

注意-共同海損 혹은 船舶의 坐礁事故가 發生하는 경우를 除外하고는 穀類, 魚類, 監, 果實, 穀粉 또는 種子의 海損에 대하여 一切擔保하지 않으며, 砂糖, 煙草, 大麻 및 皮革에 대해서는 5% 未滿, 그리고 기타 모든 貨物, 또한 船舶 및 船積에 대하여서는 3% 未滿의 海損을 擔保하지 않는다.

Memorandum clause는 航海中에 있어서 특히 消耗, 腐敗, 漏出 또는 損傷되기 쉬운 賞品이나 價額이 큰 것이나 容積이 작은 商品 모두를 Goods라는 一般의 名稱을 使用하여 附保하게 되면 保險者는 豫想外로 커다란 危險을 擔保하게 되므로 이것을 防止하기 위해 發生한 것이다.

韓東湖, 海上保險要論, 서울: 博英社, 1980, p. 176

4) 東洋火災海上保險(株), 海上積荷保險約款 解說 新約款, 1984, p. 5

는 이 條件으로 契約한 것으로 認定한다.<sup>5)</sup> 이 條件은 貨物積載船舶 또는 艇船의 坐礁(stranding), 沈沒(sinking), 大火災(burning)의 主要海難事故(S.S.B)에 遭遇한 경우만의 特定分損 및 火災(fire), 爆發(explosion), 衝突(collision), 他物과의 接觸, 遭難港에서의 荷役 등에 合理的으로 起因하는 (may reasonably be attributable to) 特定分損만을 擔保하고, 그 밖의 分損은 擔保하지 않는다.

또한 積載·積荷 또는 揚荷作業中 發生한 貨物の 墜落에 의한 包裝 1單位마다의 全損과 航海運送中 寄航港 또는 避難港에서의 荷役, 保管 및 繼送을 위한 特別費用 및 損害防止費用도 擔保한다.

다시 말하면, F.P.A.條件은 單獨海損에 속하는 損害만을 保險者の 損害補償에서 除外되면, 船舶 또는 艇船에 S.S.B.의 3대事故가 發生했는가의 여부 및 火災(fire), 폭발, 충돌이 發生한 경우에는 事故와 損害와의 사이에 相當因果關係<sup>6)</sup>가 있는가의 여부에 의하여 分損의 擔保·不擔保가 決定된다. 그리고 이 條件의 마지막 귀결은 保險證券에 規定되어 있는 小損害(franchise)가 육지가 바다를 전부 包含하는 輸送에 適用된다는 것을 明確히 하기 위하여 考案되었다.<sup>7)</sup>

그러나 이 條件은 最近에 改正된 約款에서는 I. C.C.(C)항으로 邊境되었다.

## 2) 分損擔保(W.A.)條件

이 條件은 單獨海損을 擔保하는 것을 原則으로 하고 있어 單獨海損擔保條件이라고도 하며, 특히 C.I.F.條件에서는 賣渡人의 의무적인 附保條件이다. 이것은 獨海損不擔保下에서의 沈沒, 坐礁, 火災의 危險이 아닌 他保險으로 인한 單獨海損도 擔保한다.<sup>8)</sup> 단, 一定比率 未滿의 小損害는 原則적으로 補償되지 않으며 여기에는 免責比率約款

(memorandum clause)의 比率이 適用된다. 그러나 最近에 改正된 保險證券上에는 免責比率約款이 削除되었다.

W.A.條件이 F.P.A.條件과 다른 점은 惡天候에 의한 分損(Partial Loss due to Heavy weather)까지 擔保하고 있는 것이다. 원래는 海上의 航海에 있어서 通常의인 危險이라는 範圍 내에서의 「모든 危險」을 擔保하기 때문에 A/R(All Risks)이라고 약칭되었으나, 無制限의 全危險擔保와 혼동되므로 W.P.A(with particular average)로 약칭되었다. 그러나 이것도 F.P.A.와 혼동될 우려가 있다고 생각되어 W.A.로 간략하게 부르게 되었던 것이다.

## 3) 全危險擔保(All Risks)條件

F.P.A.條件과 W.A.條件이 列舉責任主義를 採擇하고 있는 반면에 全危險擔保條件은 包括責任主義를 採擇하고 있으며, 運送에 위탁된 物品이 目的地에 도착할 때까지 保險者가 모든 危險에 대하여 責任질 것을 約束하는 海上保險條件이다. 즉, 積荷의 損害가 物的 損害인가, 費用損害인가, 責任損害(共同海損分擔額)인가, 物的 損害의 경우에도 全損(現實全損·推定全損)인가 分損(partial loss)인가, 또 分損의 경우에도 單獨海損(particular average)인가, 共同海損(general average)인가를 묻지 않고, 保險者는 모든 損害를 補償한다. All Risks 約款은 본래 擔保危險에 관한 約款이지만, 損害補償範圍에 관하여는 免責比率不適用의 特約이 있는 W.A.條件의 경우와 同一하다. 따라서 이른바 不特約分損에 대하여도 免責比率 역할을 묻지 않고 損害補償이 이루어진다.<sup>9)</sup> 그러나 war risk, strike risk는 除外된다.

## 2. 新協會積荷約款의 保險條件

### 1) I.C.C.(A)條件

I.C.C.(A)의 危險約款은 종래의 I.C.C.(A/R)의

5) Incoterms 1980, C. I. F. seller must, 第5項

6) 相當因果關係說(Adäquanztheorie)이란 어떤 結果의 發生에 있어서 不可決의 條件으로 된 것 중에서 相當한(adäquat) 條件만을 가지고 原因으로 보는 見解이다. 木村榮一, 海上保險, 東京: 千倉書房, 1983, p. 130

7) Ivamy, E. R. Hardy, Chalmers's Marine Insurance Act 1906, Butterworths, 1976, p. 177

8) 全武夫. 新舊海上保險證券에 관한 小考-保險者의 責任을 中心으로-, 啓明論叢 第2輯, 대구: 啓明實業專門大學, 1983, p. 247

9) 李均成-韓東湖. 最近의 國際海運立法의 動向과 積荷海上保險에 관한 研究, 商事仲裁研究叢書 第18집, 서울: 대한상사중재協會, 1980, pp. 50-51

第5條 全危險擔保條項(all risks clause)과 約款의 名稱만 變更되었을 뿐 內容上에는 實質的인 差異가 없다. 이 約款의 內容은 다음과 같다.

「이 保險은 目的의 滅失 또는 損傷의 모든 危險을 擔保함.

단 下記 第4條, 第5條, 第6條 및 第7條에 規定한 危險은 除外함」<sup>10)</sup>

上記의 內容에서 擔保條件은 從前의 (A/R)에서 採擇하고 있던 包括責任主義의 形態를 취하고 있음을 알 수 있다.

그러나, 종래와 같이 全危險擔保라고 하면 文字 그대로 모든 危險을 擔保해 주는 것으로 착가하기 쉬우나, 그 名稱을 “危險約款”으로 變更하였기 때문에 그러한 誤解를 씻을 수 있다. 또 종래에는 全危險擔保約款에서 免責危險을 同時에 規定해 두었지만, M.I.A.에 의해 免責되는 危險은 具體的으로 規定해 두지 않아 理解하기 어려웠으나 (A) 約款에서는 免責危險을 具體的으로 明示해 두어서 理解하기 쉽게 되었다.

I.C.C.(A/R)와 I.C.C.(A)의 差異點은 “against all risks”를 “cover all risks”로 하였으나 內容上의 큰 差異는 없고, 또한 I.C.C.(A)에서는 免責危險을 具體的으로 明示했다는 事實과<sup>11)</sup> I.C.C.(A)에서는 除外되었던 海賊危險은 I.C.C.(A)의 免責危險에 列擧되어 있지 않기 때문에 本 I.C.C.(A)에서는 擔保된다<sup>12)</sup>는 것이다.

## 2) I.C.C.(B) 條件

本 約款은 앞서 言及한 바와 같이 舊 I.C.C.(W.A.) 約款에 對應된다고 보여지나 理論的 基礎는 전혀 다르다. 그리고 I.C.C.(B)의 第1條 約款은 종래의 I.C.C.(W.A.)의 第5條 分損負擔約款(average clause)에 對應되는 것으로 볼 수 있는데, 舊約款上의 擔保危險을 보다 明確히 具體的으로 列擧하고 있다. 그 內容은 다음과 같다.

「이 保險은 다음의 損害를 擔保함」

단, 第4條, 第5條, 第6條 및 第7條의 免責條項에 規定된 損害는 除外함.

1.1 다음 危險에 正當하게 起因된 保險의 目的의 滅失 또는 損傷

1.1.1 火災 또는 爆發

1.1.2 船舶 또는 艇船의 坐礁, 膠沙, 沈沒 또는 轉覆

1.1.3 陸上運送用具의 轉覆 또는 脫線

1.1.4 船舶, 航船 또는 運送用具와 물 以外의 他物과의 衝突 또는 接觸

1.1.5 조난항에서 積荷의 揚陸

1.1.6 地震, 噴火, 落雷

1.2 다음 危險으로 인한 保險의 目的의 滅失 또는 損傷

1.2.1 共同海損犧牲

1.2.2 投荷 또는 과도에 의한 甲板上的 유실

1.2.3 船舶, 艇船, 船艙, 運送用具, 콘테이너, lift van 또는 保管所에 海水, 호수 또는 하천수의 流入

1.3 船舶 또는 艇船에 船積 또는 揚荷作業中 海水面으로 落下하여 發生된 包裝當 全損<sup>13)</sup>

### 3) I.C.C.(C) 條件

I.C.C.(C) 上の 擔保危險은 F.P.A.와 類似하다. 역시 I.C.C.(B)에서와 같이 保險者의 擔保危險을 명확하게 列擧하고 있으며<sup>14)</sup>, 역시 F.P.A.의 第5條 分損不擔保約款(F.P.A. clause)에 對應한다. 約款의 內容은 I.C.C.(B)와 비슷한 關係로서 다른 部分만을 검토해 본다.

1.1.6 地震, 噴火 또는 落雷

1.1.2 과도에 의한 甲板上的 유실

1.2.3 船舶, 船艙, 艇船, 運送用具, 콘테이너, lift van 또는 保管所에의 海水 또는 호수나 하천수의 流入으로 인한 損害

1.3 船舶 또는 艇船에 船積 또는 揚陸作業中 海水面으로 墜落 또는 落下하여 發生한 포장단위 당 全損

10) I.C.C.(A) 第1條(危險約款) : “This insurance covers all risks of loss of or damage to the subjectmatter insured except as provided in clauses 4, 5, 6, and 7 below”

11) 李基泰. 海上保險, 法文社, 1982, p. 146

12) 梁斗錫. 改正 協會積荷保險約款에 관한 考察, 韓國外國語大學校 貿易大學院 碩士學位論文, 1983, p. 43

13) I.C.C.(B) 第1條 危險約款 參照.

14) 李基泰. 前揭書, p. 63

이상의 條項들은 I. C. C.(B)에서 除外된 것들로  
서 두 約款의 差異점을 단적으로 보여 준다.

## 第 VII 章 新協會積荷約款上的 免責危險

### 1. 保險者의 免責危險

海上保險에 있어서는 危險測定이 不可能한 危險의 인수를 排除하기 위해 免責으로 保險者의 責任을 制限하고 있다. 또 危險測定이 可能하다  
라도 目的物의 性質 또는 瑕疵 危險, 人爲의 危險 등 그 危險의 性質上 保險者가 擔保할 수 없을  
경우도 있다.

그러므로 法이 保險者 免責事項을 規定하고  
있는 것도 保險政策의 理由 또는 형평의 觀念에  
서 일정한 경우에 保險者를 保護함으로써 保險事  
業을 育成하고자 하는데 있다.<sup>1)</sup>

英國 海上保險法(M.I.A.)에 規定된 免責事由는  
두 가지로 分類할 수 있는데

첫째는, The insurer is discharged from liability... 등으로 規定되어 있는 廣義의 免責事由 즉,  
擔保違反, 航海의 變更, 離路, 航海의 遲延 등이며,

둘째는, The insurer is not liable for any loss proximately caused by...와 같이 M.I.A. 第55條 2  
項에 保險者 免責을 狹義로 規定하고 있다.<sup>2)</sup>

Lloyd's S.G.Policy 本文의 欄外約款에는 捕獲,  
拿捕, 不擔保條項과 同盟罷業, 騷擾, 暴動不擔保條  
項 등 2가지 免責條項이 삽입되어 있고, 또 舊協  
會積荷約款(分損擔保, 分損不擔保, 全危險擔保)  
에도 各種 免責條項이 規定되어 있어 免責危險에  
관찰에 構成이 복잡하여 被保險者들의 理解에 混

亂을 주고 있다.

이러한 不便을 除法하고 免責危險을 一目瞭然  
하게 하기 위하여 新協會積荷約款, 즉 I. C. C.(A),  
(B), (C)에서는 이들 免責危險에 관한 條項을 한  
데 묶어 "Exclusions"라는 표제하에 第5條에 一般  
免責約款(general exclusions clauses) 第5條에 不  
耐航, 不適合約款(unseaworthiness and unfitness  
exclusion clause), 第6條에 戰爭免責約款(war ex-  
clusion clause), 第7條에 同盟罷業免責約款(strikes  
exclusion clause)을 規定하고 있다.

#### 1) 一般免責約款(General Exclusions Clause)

新協會積荷約款 즉, I. C. C.(A), (B) 및 (C) 모  
두 保險者의 一般面責危險을 第4條에서 規定하고  
있다.

우선 I. C. C.(A)에서의 免責事由를 보면 다음과  
같다.

여하한 경우에도 이 保險은 다음의 損害를 擔  
保하지 아니함<sup>3)</sup>

4.1 被保險者의 故意的인 非行에 起因한 滅失,  
損傷 또는 費用

4.2 保險의 目的의 通常의 漏損, 重量·容積의  
自然減少 및 通常의 自然消耗

4.3 保險의 目的의 包裝準備의 不完全 또는 不  
適合으로 인하여 發生한 滅失, 損傷 또는 費用  
(本條項 4.3에 있어서의 "包裝"이라 함은 "콘테  
이너" 또는 "리프트벤"에 積貨하는 것을 包含하  
는 것으로 간주함. 단, 그와같은 積貨는 이 保險의  
開始前에 행하여 지거나 또는 被保險者 또는 被  
保險者 또는 그 使用人에 의하여 행해진 경우에  
한함)

1) 金政秀, 海上保險, 博英社, 1986, p. 176.

2) 金政秀, 上揭書, pp. 177-180.

3) "In no case shall this insurance cover. 4.1 loss damage or expense attributable to wilful misconduct of the Assured 4.2 ordinary leakage, ordinary loss in weight or volume, or ordinary wear and tear of the subject-matter insured. 4.3 loss damage or expense caused by insufficiency or unsuitability of packing or preparation of the subject matter insured(for the purpose of this Clause 4.3 "packing" shall be deemed to include stowage in a container or Liftvan but only when such stowage is carried out prior to attachment of this insurance or by the Assured or their servants) 4.4 loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured 4.5 loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against(except expenses payable under Clause 2 above) 4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel

4.4 保險의 目的의 固有의 瑕疵 또는 性質로 인하여 發生한 滅失, 損傷 또는 費用

4.5 遲延이 附保危險으로 인하여 發生된 경우 일지라도 遲延을 近因으로 하여 發生한 滅失, 損傷 또는 費用(上記 第2條에서 支給할 費用은 除外함)

4.6 本船의 所有者, 管理者, 傭船者 또는 運航者의 支給不能 또는 財政 上의 債務不履行으로부터 生인 滅失, 損傷 또는 費用

4.7 원자력 또는 核의 分裂·融合 또는 기타 이와 類似한 反應 또는 放射能이나 放射性物質을 應用한 武器의 使用으로 인하여 發生한 滅失, 損傷 또는 費用<sup>4)</sup>

이상에 I.C.C.(B)와 (C)約款에서는 約款(A)上의 免責危險에 다음과 같은 免責事由를 追加하여 規定하고 있다.

“保險의 目的 또는 그 一部에 대해 發生한 어떠한 者의 不法行爲에 의한 故意的인 損傷 또는 故意的인 破壞”<sup>5)</sup>

종래 免責規定의 대부분은 法律(M. I. A.)과 慣習에 의존하고 約款에는 막연하게 規定하고 있어 保險者가 免責되는 危險이 무엇인지 不分明하였다.<sup>6)</sup> 그런데 新約款에는 M. I. A.上的 免責事項의 대부분과 慣習上 免責으로 하고 있는 것을 被保險者가 理解하기 쉽도록 일곱 가지로 區分하여 明示하고 있다.

2) 不堪航 및 不適合 免責約款(Unseaworthiness and unfitness Exclusion Clause)

不堪航 및 不適合에 대하여 新 I. C. C. 第5條에서는 다음과 같이 規定하고 있다.<sup>7)</sup>

「5.1 어떠한 경우에도 이 保險은 다음의 事由로부터 發生하는 滅失, 損傷 또는 費用을 擔保하지 않는다.

船舶 또는 艇船의 不堪航.

保險目的物의 안전運送을 위한 船舶, 艇船, 運送용구 컨테이너 또는 지게車의 不適合

단, 保險目的을 積載할 때에 被保險者 또는 그 使用人이 그와 같은 不堪航 또는 不適合을 알고 있는 경우에 한함.

5.2 保險者는 船舶의 堪航 및 保險의 目的의 地로 運送하기 위한 船舶의 適合에 대한 默示擔保의 違反에 대하여 保險者의 權利를 포기함. 단, 被保險者 또는 그 使用人이 그러한 不堪航 또는 不適合을 알지 못한 경우에 限함」

本條는 貨物을 運送하는 船舶 기타 運送用具의 堪航性, 適合性에 관한 規定인데, 船舶의 堪航性에 관해서는 M. I. A. 第39條 1項에 船舶이 出航할 즈음하여 航海能力을 가져야 함을 默示擔保(Implied warranty)로 規定하고 있다. 즉 英國에서는 船舶이 堪航性을 갖추고 있는 것이 海上保險契約의 前提條件으로 되어 있고, 따라서 出航時에 不堪航 狀態로 인해 그 前提條件이 충족되어 있지 않으면 비록 不堪航과 損害 사이에 因果關係가 없어도 擔保違反의 때로부터 保險者는 補償責任을 면하게 되어있다.

3) 戰爭免責約款(War Exclusion Clause)

4) 4.7 loss damage or expense arising from the use of any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

5) “Deliberate damage to or deliberate destruction of the subject-matter insured or any part thereof by the wrongful act of any person or persons”

6) 종래 I.C.C.(A/R)上的 第5條 全危險擔保約款 끝 부분에 “遲延, 保險의 目的의 固有의 瑕疵 또는 性質로 인한 滅失, 損傷 또는 費用은 除外한다”고만 規定하고 있었다.

7) 5.1 In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from unseaworthiness of vessel or craft. unfitness of vessel craft conveyance container of liftvan for the safe carriage of the subject matter insured. where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject matter insured is loaded therein. 5.2 the Underwriters waive any breach of the implied war warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.

新 I. C. C.(A) 第6條에서는 保險者의 戰爭危險 免責에 대하여 다음과 같이 規定하고 있다.<sup>8)</sup>

6. 어떠한 경우에도 保險은 다음의 事由로 인하여 發生하는 滅失, 損傷 또는 費用을 擔保하지 않는다.

6.1 戰爭, 內亂, 革命, 謀叛 또는 이로 인하여 發生하는 國內交戰國에 의하여 또는 交戰國에 대하여 행해진 敵對行爲.

6.2 捕獲, 拿捕, 強留, 抑止 또는 抑留(海賊行爲 除外) 및 그러한 行爲의 結果 또는 그러한 行爲의 企圖.

6.3 遺棄된 機雷, 魚雷, 爆彈 또는 기타의 遺棄된 戰爭武器.

同 約款은 新 I. C. C.(B) 및 (C)와 약간의 다른 점이 보이는데, 新 I. C. C.(A)의 6.2에는 “海賊行爲 除外”(piracy excepted)라는 文言이 기재되어 있어 海賊에 의한 損害가 擔保되는 데도 불구하고 約款(B), (C)에 있어서는 免責危險으로도 擔保危險으로도 規定되어 있지 않으므로, 約款(B), (C)에 있어서 海賊行爲는 不擔保危險으로 취급되도록 되어 있다고 할 수 있으며, 이 경우 捕獲, 拿捕 등의 戰爭危險이 發生한 경우에는 그와 같은 戰爭危險을 擔保하는 취지의 特別約款이 없는 한 이는 保險擔保의 對象이 될 수 없다.

따라서 舊約款에서는 敵對行爲 또는 軍事的 行動의 結果(the consequences of hostilities or war-like operations)라고만 表現되어 있었으나, 新約款에서는 戰爭(war)으로 분명하게 表現하였으며, 遺棄된 機雷(mines), 魚雷(torpedoes) 등의 危險도 明確하게 戰爭免責危險으로 規定하고 있다.

그리고 가장 크게 달라진 것은 舊約款에서 免責危險으로 規定되어 있던 海賊行爲(piracy)를 削除해 버린 것이다. 원래 이것은 英文 海上保險證券의 이태릭書體約款의 하나인 捕獲, 拿捕 不擔

保約款 (Free of Capture and seizure clause : FC & S clause)의 危險條項에 明示된 列舉危險으로 FC & Clause에 의해서 免責되어 왔으나 新約款(B), (C)에서는 그 危險이 완전히 削除 되었으며, 新約款(A)에서는 이 免責條項에서 捕獲, 拿捕 등의 危險에 대하여 海賊行爲를 除外(piracy excepted)한다고 特別히 明示하고 있다.

被保險者가 戰爭危險을 擔保받기 위해서는 새로운 I. C. C.(A), (B) 및 (C)와 함께 改正된 協會 戰爭約款(Institute War Clause)에 의해서 可能하도록 되어 있다.

#### 4) 同盟罷業免責約款(Stikes Exclusion Clause)

新 I. C. C.에서는 同盟罷業危險에 대해 約款(A), (B), (C) 모두 第7條에서 다음과 같이 規定하고 있다.<sup>9)</sup>

“7. 어떠한 경우에도 이 保險은 다음의 滅失, 損傷 또는 費用을 擔保하지 않는다.

7.1 同盟罷業者, 職場閉鎖를 당한 勞働者 또는 勞働紛爭, 騷擾 또는 暴動에 가담한 者에 의하여 發生한 것

7.2 同盟罷業, 職場閉鎖, 勞働紛爭, 騷擾 또는 暴動의 結果로 생긴 것.

7.3 暴力革命分子에 의하여 또는 政治的 動機에 의하여 행동하는 者에 의하여 發生한 것”

위와 같은 同盟罷業위책條項중에 7.1 및 7.2의 規定은 舊I. C. C. 第13條(a), (b)의 規定과 同一한 취지의 規定이다. 즉, 第1項은 同盟罷業者, 職場閉鎖를 당한 勞働者 또는 勞働騷擾, 민중봉기 또는 暴動의 加擔者에 의해 發生한 損害가 免責되는 것을 定한 것에 반하여, 第2項은 이들의 가담자에 의한 被保險貨物의 損害 以外에 특히 同盟罷業, 職場閉鎖, 勞働騷擾 등의 加害行爲에 의해 생긴

8) In no case shall this insurance cover loss damage or expense caused by 6.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power. 6.2 capture seizure arrest restraint or detention piracy excepted, and the consequences thereof or any attempt thereat 6.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

9) In no case shall this insurance cover loss damage or expense 7.1 caused by strikers, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions 7.2 resulting from strikes, lock-outs, labour disturbances riots or civil commotions 7.3 caused by any terrorist or any person acting from a political motive.

損害에 대해 保險者를 免責하는 것을 의도한 것이다.

第3項은 舊 I. C. C.에는 規定되어 있지 않던 것으로 新約款에 추가로 規定되었는데, 이는 組織的暴力行爲가 여러가지 形態로 多發하기 쉬운 現代의 世界的 風조를 反映하여 마련된 것이다.

그리고 被保險者가 strike 등의 免責危險을 擔保받기 위해서는 舊約款인 FSR & CC Clause를 改正한 協會同盟罷業約款(Institute Strikes Clauses)에 의하여 可能하게 되어 있다.

## 2. 新·舊協會積荷約款上的 免責危險의 差異點

舊 I. C. C.에서는 第1條, 第5條, 第12條 및 第13條에서 免責危險을 規定하고 있으나 新 I. C. C.에서는 한데 묶어 第4條에서 第7條까지 一目瞭然하게 規定하고 있다. 즉 第4條에는 一般免責約款(General exclusion clause) 第5條에는 不堪航 및 不適合免責約款(Unseaworthiness and Unfitness exclusion clause) 第6條에는 戰爭免責弱冠(War exclusion clause), 第7條에는 同盟罷業免責約款(Stikes exclusion clause)을 배열하여 實務上 편리하게 구성하였다. 新·舊 I. C. C.의 免責危險의 差異點을 살펴보면 다음과 같다.

M.I.A. 第55條 2項 c號의 免責規定인 취나 충에 近因하는 損害에 대해서 新 I. C. C.는 免責危險에서 除外시켰으나 舊I.C.C.의 All Risks 約款에서는 擔保하고 W.A., F.P.A. 約款에서는 M.I.A.規定에 따라 免責하였다. 新I.C.C.의 第4條3項은 明示的 免責規定은 없지만 固有瑕疵 또는 性質로 취급하여 免責하는 등 慣習의으로 免責하기도 하였다. 그리고 第4條 6項, 7項, 8項은 新設된 條項이며 특히 7項은 新I.C.C.의 B 또는 C clauses에서만 免責하고 있다. 이 條項의 免責範圍가 不明確하여 앞으로 紛爭의 여지가 있어 被保險者 입장에서는 이를 회피하기 위해서 A clauses를 택해야 하고, B 또는 C clauses를 택하여 附保할 경우는 추가 保險料를 지불하고 惡意的 損傷約款(malicious damage clause)를 添附하여야 第4條 7項의 免責效果를 排除할 수 있다.

〈표 1-1〉 一般免責危險의 比較

| 新I. C. C.의 免責危險                            | 舊I. C. C.의 免責危險                                               |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 第4條 1項: 被保險者의 故意不法行爲에 起因한 滅失, 損傷費用         | M.I.A. 規定에 따라 ALL Risks, W.A., F.P.A. 約款 모두 免責                |
| 4條 2項: 保險目的의 通常의 漏損, 重量 또는 容積의 自然減少 및 自然消耗 | 重量과 客積의 自然減少를 除外하고는 M.I.A.에 따라 免責됨                            |
| 4條 3項: 包裝 또는 準備의 不完全 또는 不適合                | 規定이 없음                                                        |
| 4條 4項: 固有의 瑕疵 또는 性質                        | All Risks 約款에서는 免責되나 W.A., F.P.A. 約款에서는 단서 規定으로 第1條(運送條項)에 의함 |
| 4條 5項: 遲延으로 인한 損害                          | All Risks 約款은 第5條에 따라 免責되지만 W.A., F.P.A. 約款에서 의 단서規定은 第1條에 의함 |
| 4條 6項: 運送人의 破産 또는 財政上의 債務不履行               | 規定이 없음                                                        |
| 4條 7項: 核武器 및 방사능 기구에 의한 損害                 | 規定이 없음                                                        |
| 4條 8項: 故意的인 損傷 또는 破壞(A clauses에서는 除外됨)     | 規定이 없음                                                        |

2) 不堪航 및 不適合免責約款(Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)에서의 免責危險의 差異點

모든 航海保險約款에 있어서 船舶이 危險개시전에 航海 또는 항내의 危險에 건널 수 있는 狀態가 아니면 안된다는 기항默示擔保의 違反은 保險者에게 保險契約 解除權을 賦與한다. 그러나

〈표 I-2〉 不堪航 및 不適合의 免責危險 比較

| 新I.C.C. 免責危險                                                 | 舊I.C.C.의 免責危險                                       |
|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 5條1項: 1. 被保險者 또는 그 使用人이 알고 있을 경우 本船 또는 船의 不堪航                | 第8條 堪航承認條項 (Seaworthiness Admitted Clause)에 따라 免責안됨 |
| 2. 本船 또는 船의 不適合                                              | M.I.A. 第40條 規定에 따라 免責                               |
| 3. Container와 지게차의 不適合                                       | 規定이 없음                                              |
| 5條2項: 被保險者 또는 그 使用人이 알지 못한 경우 船舶의 合意 默示擔保違反에 대해 保險者 권리를 포기함. | 第8條에 의함                                             |

舊I.C.C.에서는 第8條 기항승인約款을 두었는데 그 理由는 被保險者가 船舶의 狀態나 艙裝의 정도를 지배하는 권한과 수단이 없는 취약점을 보완하기 위해서다. 그리고 본선 또는 船의 不適合에 대해서는 M.I.A. 第40條에 의해 免責되나 컨테이너와 지게차의 不適合에 대해서는 新設된 免責條項이다.

3) 戰爭免責約款(War Exclusion Clause)에서의 免責危險의 差異점

〈표 I-3〉 戰爭免責危險의 比較

| 新I.C.C.의 免責危險                                        | 舊I.C.C.의 免責危險                              |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 6條1項: 戰爭, 內亂 등으로 發生한  국내투쟁,  교전국에 의한 또  교전국에 대한 敵對行爲 | 第12條 捕獲, 拿捕 不擔保約款(F.C & S. Clause)에 의해 免責됨 |
| 6條2項: 捕獲, 拿捕 (海賊 行爲除外) 등의 行爲結果 또는 그러한 行爲의 기도         | 第12條에 의해 免責됨                               |
| 第6條 3項: 遺棄된 기뢰 등의 戰爭기기                               | 第12條에 의해 免責됨                               |

新I.C.C.의 戰爭危險에 관한 免責規定은 매우 간결하게 되어 있으나 舊I.C.C.의 이택릭書體約款인 捕獲, 拿捕不擔保約款(F.C. & S.Clause)은 너무 복잡하게 구성되어 있다. 그리고 F.C. & S.Clause에 있어서는 이것이 抹消되면 자동적으로 協會約款이 保險의 일부를 구성하는 것으로 간주되나 新I.C.C.에서는 이러한 規定이 없어 戰爭危險擔保約款(IWC)을 별도로 添附하여야 擔保가 可能하다.

또한 新I.C.C.의 A Clauses에서는 “piracy excepted”라는 文句때문에 海賊行爲를 擔保하나 B 또는 C Clauses에서는 이 文句가 없기 때문에 特約이 없는 限 免責이다.

4) 同盟罷業免責約款(Strokes Exclusion Clause)에서의 免責危險의 差異점

| 新I.C.C.의 免責危險                                                 | 舊I.C.C.의 免責危險                                     |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 7條1項: 同盟罷業者,  직장 폐쇄를 당한 勞動者, 勞動紛爭, 騷擾 등에 加담한 者에 의한 滅失, 損傷, 費用 | 第13條 同盟罷業騷擾 暴動不擔保約款(F.S. R. & C.C.Clause)에 의해 免責됨 |
| 7條2項: 同盟罷業,  직장폐쇄, 勞動紛爭 등의 結果로 인한 滅失, 損傷, 費用                  | 第13條에 의해 免責됨                                      |
| 7條3項: 테러리스트,  정치적 동기에 의한 者에 의한 滅失, 損傷, 費用                     | 規定이 없음                                            |

新I.C.C.의 第7條 1項과 2項은 舊I.C.C.의 第13條 同盟罷業騷擾暴動不擔保約款과 일치하나 第7條3項은 新設된 條項이다.

3. 免責危險約款의 解釋에 관한 問題點

1) 航海遲延損害 免責의 不合理性

航海遲延免責에 관해서는 新I.C.C.에는 “loss”뿐만 아니라 “damage”와 “expense”에 대해서도 免



責됨을 規定하고 있으나<sup>11)</sup> M.I.A. 第55條2項 b號<sup>12)</sup>에서는 “loss”만을 明記하고 있다. 그러므로 表現上으로 볼 때 이 條項의 免責範圍가 M.I.A.에 비해 擴大된 것인가 하는 問題가 提起된다.

이 問題에 關하여 英國의 判例들을 통한 “loss”의 意味를 살펴보면 먼저 遲延으로 인해서 積荷에 損傷이 發生한 pink V. fleming(1890)

事件<sup>13)</sup>에서는 法院은 保險者의 免責을 판시하였고 다음, 遲延으로 인하여 추가費用이 發生한 Fletcher V. poole(1869) 事件과 Eden V. poole (1875) 事件에 있어서 法院은 保險者가 免責된다고 판시하였다.<sup>14)</sup>

따라서 M.I.A.에 있어서의 “loss”의 意味는 “damage”와 “expense”를 包含하는 것으로 볼 수는 없으며 단지 被保險者들의 혼란을 防止하고 보다 명확한 表現을 위해서 明記한 것으로 생각된다.

또한 新I.C.C.는 M.I.A.第55條 2項(b)號 및 舊 I. C.C.(All Risks)의 規定에 따라 遲延을 近因으로 한 一切의 損傷에 대하여 保險者가 免責되는 것으로 하여 그 遲延이 擔保危險에 起因하는 경우에도 保險者를 免責시키고 있다.

그러나 독일, 프랑스의 立法例 및 1978年 UN-TAD事務局報告書의 「적어도 被保險危險으로 인한 遲延만은 擔保되어야 한다」는 要望이 있는 點으로 보아 이에 關한 今後的 反響이 주목된다.<sup>15)</sup>

## 2) 通常의 破損과 鼠 및 蟲害 免責의 不明確

M.I.A.에 規定된 免責危險中 “通常의 破損(ordinary loss)”과 “鼠害 및 蟲害에 近因한 損傷(loss proximately caused by rats or vermin)<sup>16)</sup>가 新I.C.C.에서 除外되고 있어 이에 關한 解釋을 둘러싸고 다툼이 生길 수 있다. 즉, 鼠害 및 蟲害危

險은 海上固有의 危險이 아니므로 保險者는 負擔할 責任이 없다고 한다<sup>17)</sup>. 그런데 新I.C.C.(B), (C) 條件은 이를 負擔危險으로나 免責危險으로 列擧하고 있지 않으므로 이들 危險이 單獨危險으로 損傷을 發生시킨 한 保險者는 報償責任이 없지만, (A) 條件에서는 免責事由로 定하고 있지 않은 것으로 보아 保險者가 危險을 負擔하는 것으로 보아야 할 것이다.<sup>18)</sup>

여기서 船舶내에 積載된 貨物이 鼠食損害에 대해서는 保險의 目的物 以外的의 外部的의 作用에 의하여 生킨 것으로 보아야 할 것이며, 이 경우의 鼠食損害는 貨物 固有의 瑕疵 또는 性質損害에 包含시킬 것이 아니라 海上危險의 一種으로 보고<sup>19)</sup> 保險者는 報償責任을 負擔하여야 한다.

또한 蟲食損害의 경우에도 구더기, 幼蟲, 지렁이, 개미, 其他 食肉動物 混蟲이 貨物의 包裝過程 以前의 단계에서 貨物에 알을 가지고 그것이 부화하는 形態로 生기던가 蟲食損害가 貨物 자체에 內在하는 固有의 瑕疵 또는 性質에 속하는 것으로 보고 保險者는 免責되고 있다.

이상과 같이 新I.C.C.(B), (C) 條件에서는 鼠害 및 蟲害가 負擔危險으로나 免責危險으로도 列擧되어 있지 않기 때문에, 이들 危險이 單獨으로 損傷을 發生시킨 한 保險者는 免責되지만 (A) 條件에서는 偶然性이 있는 한 保險者는 報償責任을 져야 할 것이다.

이러한 點에 대하여 被保險者가 쉽게 理解할 수 있도록 鼠害 및 蟲害의 負擔有無도 約款上에 明示하는 것이 바람직하다고 하겠다.

## 3) 故意的 損傷 免責範圍의 不明確

新I.C.C.의(B), (C) 條件에서는 “故意的 損傷

11) 新I.C.C. 第4條5項; “loss damage or expense proximately caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured....”

12) M.I.A. 第55條2項(b)號 “Unless the policy otherwise.... is not liable for any loss proximately caused by delay....”

13) J. Arnould, The Law of Marine Insurance and Average, 16th ed., 1981, p. 639

14) J. Goodacre, Marine Insurance claims, 2nd ed., London, Witherby & Co., Ltd., 1981, pp. 101-102

15) 大韓損害保險協會, 損害保險, 1981年11月號, p. 39.

16) M.I.A. 第554條 2項 C號 參照.

17) P. Templeman, op. cit., p. 149.

18) 韓東湖, 新協會約款(A)條件 第1條 危險條項에 關한 약간의 考察, 保險學會誌 第25輯, 1985, p. 61

19) 韓東湖, 上揭論文, p. 61; 加藤由作, 海上危險新論, 春秋社, 1961, p. 689

또는 破壞”를 保險者의 免責으로 規定하고 있는데, 이는 (A)條件에는 列擧되지 않은 危險으로서 故意的 損害의 範圍가 그렇게 명확하지 않다.

즉, 新I.C.C.(B), (C) 第4條7項은 단순히 “一切의 사람 및/또는 사람들의 不法行爲에 의한 故意의인 損傷 또는 破壞”에 대해 保險者가 免責되는 것으로 規定하고 있는데 만약 故意의 損傷 또는 破壞하는 文言 앞에 戰爭, 海賊, 暴動, 同盟罷業 등과 같은 特定 修飾語가 있다면 그 範圍를 確定할 수 있으나, 그러한 修飾語가 없기 때문에 그것이 保險의 目的에 대한 破壞行爲에만 한정되는 것인지, 아니면 保險의 目的以外에 대한 破壞行爲의 結果 保險目的에 損害를 초래한 경우도 對象이 되는 것인지 不分明하다.<sup>20)</sup>

그런데 免責範圍의 限界가 不明確하게 되면 被保險者는 豫測할 수 없는 事態에 대한 불안을 解消하기 위하여 (A)條件을 採擇하든가(B)나 (C)條件을 採擇할 경우에는 “Malicious Damage Clause”를 添附함으로써 이 條項에 起因한 損害를 報償받게 될 것이므로 실제로 이 條項은 有名無實하게 될 것이다.<sup>21)</sup>

또한 保險의 目的 以外的 것에 대한 被保險行爲의 結果 保險의 目的에 損害를 초래한 경우도 免責으로 解釋된다면 이는 被保險者에게 너무 苛酷한 처사라 하겠다.

## 第八章 結 論

海上保險에 있어서는 危險發生의 기회가 빈번하고 事故나 損害의 形態가 다양하기 때문에 保險者의 責任制限이 必要하게 된다. 그러므로 海上保險에 있어서는 각종 約款이나 保險法上에 保險者의 責任制限이 주로 免責條項으로 나타나 있다.

따라서 本 研究에서는 英國海上保險法과 新·舊協會積荷約款의 比較를 통해서 保險者의 擔保範圍 및 免責範圍의 확대可能性 여부와 新約款을 適用하는데 따르는 추가되거나 削除된 文言의 解

釋上 問題點을 考察하여 보았는데 이를 要約하면 다음과 같다.

첫째, M.I.A.에서 法定免責危險으로 規定된 危險中 新I.C.C.의 一般免責危險에서 除外된 危險으로 通常의 破損(ordinary breakage), 鼠害 및 蟲害(rats and vermin)가 新I.C.C.下에서 保險者의 免責危險으로 되는지의 여부에 관한 解釋上의 問題가 發生한다. 즉 이들 危險은 新I.C.C.(A), (B), (C)의 어느 約款에도 規定되어 있지 않아 形式上으로는 非擔保危險의 形態를 취하고 있지만 M.I.A.上에 있어서 免責으로 規定하고 있어, 이들 危險은 각기 달리 취급하고 있음은 合理的으로 볼 수 없다는 점이다.

둘째, 新I.C.C.에서 問題가 되는 것은 舊I.C.C.上에 나타나지 않았던 免責事由들이 新約款에 대거 추가되었다는 데 있다. 즉, ① 被保險者의 故意의 非行, ② 通常의 漏損, 重量·容積의 自然減少 및 通常의 自然消耗, ③ 包裝 및 包裝準備의 不完全·不適合, ④ 運送人의 破産 또는 채무불리행, ⑤ 原子核武器의 使用으로 인한 損害, ⑥ 故意의인 損傷 또는 파괴 등이 새로운 免責危險으로 規定되었는데 ②의 重量·容積의 通常의 손실은 M.I.A.에도 없는 것이며, ③의 包裝 및 包裝準備의 不適合에 관해서는 固有의 瑕疵로 취급하여 關係上 免責되었던 것을 확실히 한 점이며, ④의 運送人의 破産 또는 채무불이행의 경우, 舊I.C.C.上 擔保·不擔保의 여부가 不分明하였던 것을 확실히 明示한 점이며, ⑥의 「原子核武器의 使用으로 인한 損害」의 경우에도 「other like reaction」란 文言을 부가하여 그 行爲가 敵對행위인가 아닌가를 불문하고 免責危險으로 規定함으로써 保險者에게는 免責의 範圍를 확대시켜 주는 한편, 被保險者에게는 損害報償을 받을 範圍를 축소시킨 結果를 가져왔다.

셋째, 新I.C.C.의 不堪航 및 不適合免責危險에서는 艀船 및 콘테이너, 지게車 등의 海陸兩輪送用具의 不堪航 및 不適合에 대한 保險者의 免責이 새로이 추가되었다.

20) 韓東湖, 前揭論文, p. 62

21) 郭倬煥, 積荷保險約款의 改正經緯와 그 內容, 保險學會誌, 21輯, 韓國保險學會, 1983, p. 175.

넷째, 戰爭免責危險에서는, 舊I.C.C.에서는 海賊行爲(piracy)를 約款에서 除外시켰으나 新I.C.C.의 (A) clauses에서는 擔保되고, (B)와 (C) Clauses에서는 特約이 없는 한 免責되도록 規定하였으며, 「遺棄된 機雷, 漁雷, 爆彈 기타 遺棄된 兵器가 새로이 保險者의 免責危險으로 추가되었다.

다섯째, 同盟罷業危險에서는 舊I.C.C.의 約款에 terrorists 또는 정치적 行爲에 起因한 損害를 面責으로 추가시켰다.

여섯째, 免責 및 擔保危險과 損害와의 因果關係를 나타내는 用語는 近因主義를 바탕으로 한 表現인데, 그 用語의 쓰임이 너무 다양하다는 점이다.

즉, 近因主義와 관련하여 近因의 판단基準이 模糊할 뿐만 아니라 近因에 대한 具體적인 定義가 缺如되어 있다. 즉 因果關係를 나타내는 用語중 “相當因果關係가 있는 (reasonably attributable to)”은 “-에 近因하는 (Proximately caused by)”보다 危險이 증대된 것을 意味하므로 擔保範圍를 확대하고 있는 것으로 생각된다. 그러나 因果關係의 폭을 더욱 넓은 다른 用語들 즉, “caused by, attributable to, resulting from, etc” 등의 擔保範圍에 관해서는 “相當因果關係가 있는 (reasonably attributable to)과 마찬가지로 解釋하여야 할 것으로 생각되나 個個의 文句만 가지고는 因果關係의 정도를 논하기 어렵고, 이들 文句의 뒤에 오는 用語에 따라 解釋의 差異가 있을 수 있다는 것이다.

이러한 것들을 종합하여 보면, 新約款에 있어서의 保險者의 擔保範圍縮小과 免責範圍의 확대는 被保險者에게 不利益을 초래하는 듯한 인상을 지울 수 없어 이에 대한 補完策이 必要하다 하겠으며, 保險은 궁극적으로 保險者나 被保險者 모두에게 必要性이 인정되어야만 成立할 수 있는 것이므로 免責危險에 관한 效用도 保險者나 被保險者의 어느 一方에만 치우쳐서 도모되어서는 안 된다고 여겨진다.

따라서 約款에 대한 解釋論을 전개하는데 있어서 發生할 論難을 防止하기 위해서는 보다 더 세 부적으로 조정하여 形평에 어긋나지 않는 解釋基準을 설정하여야 할 것이며, 앞으로 新約款에 대

한 명확한 解釋論을 정립하기 위해서는 보다 더 깊은 지속적인 研究가 必要하다고 본다.

## 參考文獻

- 李相先 譯, 共同海損 規則解說, 서울: 韓國保險公社 保險研修院, 1978
- \_\_\_\_\_, 積荷保險約款論, 서울: 韓國保險公社 保險研修院, 1980
- 李均成一韓東湖, 최근의 國際海運入法の 動向과 積荷海上保險에 관한 研究, 商事仲裁研究叢書 第18集, 서울: 대한상사중재協會, 1980
- 大韓損害保險協會, 損害保險, 1981년 11월호
- 鄭熙喆, 商法學原論(下), 서울: 博英事, 1981
- 郭捧煥, 積荷保險契約의 改正經緯와 그 內容, 保險學會誌 第21輯, 韓國保險學會, 1983
- 梁斗錫, 改正協會積荷保險約款에 관한 考察, 韓國外國語大學校 貿易大學院 碩士學位論文, 1983
- 李在卜, 新積荷保險約款의 危險免責에 관한 研究, 成均館大學校 行政經營大學院 碩士學位論文, 1983
- 李時煥, 貿易保險論, 서울: 大旺社, 1983
- \_\_\_\_\_, 新協會積荷約款上的 海上危險에 관한 研究, 中央大學校 大學院 博士學位論文, 1985.
- \_\_\_\_\_, 積荷保險業의 免責危險, 保險學會誌 第31輯, 韓國保險學會, 1988
- 全武夫, 新·舊 海上貨物保險證券에 관한 小考— 保險者의 責任을 中心으로 啓明研究論叢 제2집, 대구: 啓明實業專門大學, 1984
- 東洋火災海上保險(株). 海上積荷保險約款 解說 新約款, 1984
- 李基泰, 海上保險, 서울: 法文社, 1984
- 韓東湖, 海上保險要論, 서울: 博英社, 1984
- \_\_\_\_\_, 新協會約款(A)條件 第1條 危險條項에 관한 約款의 考察, 保險學會誌 第25輯, 1985
- 李殷燮, 海上貨物保險에 있어서 保險者의 免責에 관한 研究, 釜山大學校, 博士學位論文, 1986

金政秀, 海上保險, 서울: 博英社, 1986

龜井利明, 海上保險證券免責條項論, 東京: 保險  
研修院, 1961

\_\_\_\_\_, マリン, リスクマネジメントと 保險制度,  
東京: 千倉書房, 1982

加藤由作, 海上危險新論, 東京, 春秋社, 1961

木村榮一, 海上保險, 東京, 千倉書房, 1978

葛城照三, 海上保險講義要講, 東京, 早稻田大學出  
版部, 1978

木村治郎, 海上保險實務の基本問題, 東京, 保險研  
究所, 1978

Institute of London Underwriters, Institute Hand-  
book on Marine Contracts, 2nd ed., Lon-  
don, Witherby & Co., Ltd., 1964

Chalmers, Sir M.D., Marine Insurance Act, 1906,  
6th ed., (by Ivamy), London, Butterwor-

ths, 1966.

Dover, Victor, A Handbook to Marine Insurance,  
London Witherby & Co., Ltd., 1975

Ivamy, E. R. Marine Insurance, 3rd. ed., London,  
Butterworths, 1979

Arnould, Sir Joseph, The Law of marine Insurance  
and Average, 16th ed., (by Mustill and  
G), London, Stevens & Sons, 1981

Goodacre, J. Kenneth, Marine Insurance Claims, 2  
nd ed., London, Witherby & Co., Ltd.,  
1981

Templeman, Frederick, Marine Insurance : Its  
Principles and Practice, 5th ed., (by La-  
mbeth), London, Macdonald and Evans  
Ltd., 1981